

Major gšt. František Papoušek:

Motorisace a mechanisace armády.

(Pokračování.)

Vliv stavu cest, počasí, denní a roční doby
na pochod R.J.

Pojednáváje o motorisaci armády a o R.J. považují za nutné zmíniti se též o vlivu výše uvedených činitelů na pochod R.J.

Technické vlastnosti strojů, kterých se používá k dopravě bojovníků a zbraní, mají přes značnou dokonalost mnoho nedostatků, které za určitých okolností značně zmenšují jejich strategickou pohyblivost. Závislost automobilu na cestách — byť i jen částečná pro možnost pohybu v terénu — zůstává dosud faktorem ne úplně rozřešeným. Šestikolové nebo osmikolové automobily zmenšují sice tuto závislost, avšak nedovolují úplně pohyb kolon mimo cesty a po jakémkoli terénu. Motorová vozidla na pásech jsou méně závislá na cestách, přece však není úplně odstraněna jejich závislost na vlastnostech terénu (silně členitý terén, močály, husté lesy a vodní toky). Problém organizace pochodu R.J. je proto velmi složitý.

Silnice. Většina našich silnic (okresní silnice) má šířku 6—6'5 m (vozovka 4'5 a 5m). Tato šířka vyhovuje pro těžká motorová vozidla (těžké nákladní automobily, tanky a OA.) pro dopravu v obou směrech při šířce vozidla 1'5 m a při rozstupu mezi vozidly 1 m a po 1 m vzdálenosti od okraje silnice. Nevývohují však pro ona vozidla šířky 2 m, neboť při rozstupu mezi vozidly 1 m, zůstává po obou stranách silnice od jejich okrajů jen 0'5—0'75 m; to je málo, neboť vzniká nebezpečí, že takové vozidlo odřízne okraj silnice a sjede do silničního příkopu. Dovoluje tedy většina našich silnic bezpečnou dopravu v obou směrech jen pro těžká motorová vozidla 1'5—1'7 m široká při rozstupu 0'5 m. Tanky, kterých se používá v různých armádách, mají šířku od 1'7 m do 3 m (francouzský Renault 1'74 m) a OA. šířku od 1'4 m do 2'4 m.

Zde musím zdůrazniti, jak je důležité, aby konstruktér těžkých vojenských nákladních automobilů a obrněné vozby měl na mysli vlastnosti komunikační sítě.

Sjetí kolových motorových vozidel obyčejných do volného terénu se silnice bez předchozí úpravy (nejsou-li můstky) je nemožné a je velice nepříjemné zvláště při nepř. útoku ze vzduchu, nebo poruší-li nepřítel silnici a položí-li na ni překážky. A tu zase vyniká nutnost, aby taková vozidla byla terénní s určitou schopností překonávat i nepříliš široké překážky a aby u kolon takových vozidel byly organicky zařaděny zbraně protiletectvu, proti obrněným vozidlům a jednotky ženijní.

U pásových vozidel trpí na silnicích značně zase jejich pásy, neboť se rychle opotřebují. Není-li silnice vroubena vysokým stromořadím,

neskýtá skryt před nepřátelským vzdušným pozorováním a zvláště za velmi suchého počasí prozradí rozvířený prach kolonu.

Udržované vozové a polní cesty. Jsou-li suché, vyrovnají se svými vlastnostmi silnicím, ba mají proti nim jistě plus: předjíždění a vyhýbání vozidel je snazší, rozčlenění kolony do šířky lze snadněji provést, pásy vozidel trpí méně, ničení provedená nepřítelem a překážky na polních cestách lze snadněji obejít.

Nevýhodou je, že rychlost pohybu je na nich menší a že jejich nerovností trpí chassis motorových vozidel.

Pochod přes pole. S taktického hlediska se jeví pohyb motorisovaných a mechanisovaných jednotek přes pole za příznivých povětrnostních podmínek nejvýhodnějším, ovšemže organizace a provedení takového pochodu jsou přímo závislé na všeobecné charakteristice terénu. Hornatý terén, lesy, močály, terén rozbrázděný příkopy, úvozy a potoky znemožňuje úplně pohyb kolony přes pole. S technického hlediska se jeví při pohybu kolony přes pole tyto potíže: větší spotřeba pohonných hmot, zmenšení rychlosti pohybu o 50% a těžkosti při sestavování kolony, protože ne všechny stroje mohou se pohybovat v libovolném terénu.

Tvrdost půdy. S vlivem celkové konfigurace terénu má na pochod též vliv tvrdost půdy, která se projevuje při tření kol a pásů, což se odráží na hnacích hřídelích. Tvrdost půdy je veličina za různých povětrnostních podmínek značně proměnlivá. Za suchého počasí jinak dobré cesty polní působí za deštivého počasí velké obtíže při pohybu kolony, který je na nich možný jen ojedinělým strojům nebo menším kolonám složeným z vozidel na pásech. Možnost pohybu motorových vozidel po písčitých cestách za deštivého počasí je větší nežli za sucha. Je-li však vrstva písku větší než 20 cm, nemohou se kolové automobily po takové cestě nebo po takovém terénu pohybovat vůbec. Při pohybu motorových vozidel po polních cestách za deštivého počasí nebo po písčitých cestách a terénu doporučuje se dáti do čela kolony vozidla na pásech, která stlačí cestu a usnadní pohyb motorových vozidel kolových. Při pohybu po polních cestách za deštivého počasí je záhodno dáti na pásy ještě hmatadla, na kola řetězy, aby se zvětšilo tření.

Roční doba. Na počátku jara a na podzim bude použití motorisovaných a mechanisovaných jednotek pro dosti časté deště nebo i náledí značně ztíženo. V zimě, při značnější tloušťce sněhové pokrývky nebude lze bez předchozích opatření použití motorisovaných a mechanisovaných jednotek. Vliv mrazu na motory chlazené vodou, na obsluhu a nutnost různých opatření netřeba zvláště zdůrazňovati. Vše to vyžaduje důkladné přípravy pochodu a dosti času. Rychlost pohybu kolony se zmenšuje v zimě podle tloušťky sněhové vrstvy a podle hodnoty komunikace a bude se pohybovat od 15 do 50 % proti rychlosti za normálních podmínek v létě.

Hustá mlha a noc zmenšují rychlost pohybu o 50% proti pohybu za dne a za normálních okolností. Má-li být pohyb v noci a za husté mlhy utajen, musí vozidla jeti s přitlumenými světly nebo vůbec bez světel. To značně unavuje řidiče a zmenšuje se rychlost. Aby tyto potíže byly zmenšeny, nutno učiniti určitá opatření.

Vliv techniky na organizaci pochodu R.J. a na jednotky samy.

Soudobý rozvoj vojenského letectví a chemických válečných prostředků jest jedním z vážných činitelů působících všeobecně na organizaci a provedení pochodu kterékoliv jednotky a motorisované a mechanisované jednotky zvláště.

Zvláštností vlivu těchto technických vymožeností jest, že jejich působením trpí jednotka dvojími ztrátami — motoru i živé síly. Ztráta motorů znamená přeměnění jednotky v pěchotu slabou počtem a kvalitou, ztráta živé síly pak značné zmenšení palebné síly nebo vyřazení bojového vozidla z činnosti vůbec.

Možnost dvojích ztrát jest u kterékoli jednotky pěší, dělostřelecké, jezdecké atd., avšak u R.J. bude mnohem citlivější a nebezpečnější. Ztráta zásobovacích trénů obyčejné pěchoty, jezdecka atd. nemá ještě v zápětí jejich vyřazení z boje, neboť mohou žít z místních zdrojů nebo obejít se po jistou dobu i bez pravidelného zásobování, hlavně proviantem a krmivem. Zničení zásobovacích středisk pohonných hmot může mít za následek odsouzení R.J. k úplné nečinnosti a k porážce. Aby bylo čeleno ztrátám vozidel nebo živé síly, nutno, aby R.J. měla určitou zálohu personálu (bojovníků i řidičů) i vozidel u sebe v množství úměrném velikosti jednotky.

Vliv činnosti nepřátelského letectva na pochod R.J. a jak jí čeliti.

Zbraně letectva budou ničiti nejen živou sílu R.J., ale i stroje nemající pancíř. Nejúčinněji může letectvo působiti na pochoduující R.J., bude-li ji moci napadnouti při jejím průchodu soutěskou, lesem, obydlími místy a p. Činností letectva, t. j. střelbou z kulometů a bombardováním kolon R.J., mohou býti některá vozidla učiněna neschopnými dalšího pohybu a může vzniknouti zatarasení cesty, což je nejvhodnější okamžik pro bojového letce, aby způsobil R.J. značné ztráty. Má-li býti letecký nepř. útok na kolony R.J. úspěšný, musí býti proveden s překvapením a když je R.J. v takové situaci, z níž velmi těžko může provést rozčlenění do šířky (v soutěsce, pochoduje-li po silnici vedoucí lesem anebo močálem). Útok provede letec od čela kolony k její zádi, aby poškodil přední vozidla (ucpal cestu) a vynutil si zastavení kolony. Tím získá letec nejvýhodnější podmínky časové a k dalšímu snadnějšímu působení na kolonu.

Proto nutno při organizování pochodu R.J. a při jeho provádění (myšlena ovšem větší R.J.) učiniti tato opatření: hloubka jedné kolony nemá býti větší než 4 km (t. j. jednotka asi v síle motorisovaného praporu), vzdálenosti mezi motorovými vozidly udržovati nad 50 m, aby letecká puma nemohla poškoditi nebo zničiti najednou dvě vozidla, rozčlenit kolonu do šířky dříve, než bude nucena procházet prostory naprosto odkrytými, soutěskami (při průchodu soutěsek nutno zvětšiti vzdálenosti mezi vozidly a kolonami a zameziti hromadění jednotek před vchodem do soutěsky); v čele, uprostřed a na zádi kolony míti zvláštní orgány, které mají za úkol rychle odstraňovat havarovaná vozidla, pokračovat při leteckém útoku v pohybu, organisovat protiletadlovou

obranu v čele, uprostřed a na zádi kolony a mít pohyblivé prostředky protiletadlové obrany k ochraně kolony při procházení místy nejnebezpečnějšími a chránit pochod kolony R.J. za dne stíhacím letectvem.

Vliv chemických bojových prostředků na R.J. za pochodu.

Stav současných chemických bojových prostředků dovoluje široce jich použití ve všech fázích boje a v rozmanitých situacích. Útok chemickými bojovými prostředky na pochoduující R.J. se dá nejúspěšněji provést dvojím způsobem: včasným zamořením míst a prostorů pochodu bojovými plyny, přímým plynovým útokem ze vzduchu.

Účinek bojových plynů na živou sílu a na materiál R.J. bude různý podle povahy použitého plynu.

Plyny s účinkem trvalým. Živá síla v neobrněných vozidlech bude trpět účinkem bojových plynů zrovna tak jako obyčejná pěchota, jezdecko atd. Rozdíl bude jen v tom, že bojovníci R.J. nebudou v přímém styku s plynem, poněvadž prostory zamořené trvalým plynem překonají na motorových vozidlech a s nasazenými plynovými maskami. Plyn se zachytí na kola nebo na pásy a bude jimi rozprašován do vzduchu a na vozidla. A tu stojíme před řešením otázky, jak zbavit motorová vozidla plynů s účinkem trvalým.

Účinek plynových par na motor je podle získaných zkušeností tak nepatrný, že to nestojí ani za řeč. Plynové páry vnikající do motoru se setkávají se součástkami jednak dobře namazanými olejem, jednak s dosti vysokou teplotou v motoru, která je neutralisuje. Vnější části motoru (blok, přírady pohonných hmot, elektrické zařízení a vedení) mohou být snadno zbaveny plynu omytím jich neutralizačními látkami. Těžší je neutralisovat účinek plynu, který koly a pásy je rozstříkovan na chassis a karoserii a který se vypařuje a působí pak na živou sílu ve vozidle. Zbavit kola a pásy plynů není obtížné, poněvadž se to provede samo sebou, jakmile se vozidlo bude pohybovat nezamořeným terénem a kola a pásy se budou dotýkat půdy nezamořené plynem. Potřísnění vnějších částí vozidla plynem rozstříkovaným koly nebo pásy za pohybu dá se předejít dvojím způsobem:

nad koly nebo pásy se umístí nádoby s neutralizační látkou. Při pohybu vozidla vytéká na kola (pásy) neutralizační látka a tím se zbavují plynu. Počet těchto nádobek bude záviset na velikosti kol (pásů);

na kolových vozidlech máti místo nádobek podušky důkladně nasáklé neutralizačními látkami, jimiž by se zbavovala kola plynů. Byly by umístěny a zařízeny po způsobu brzd u obyčejných vozidel s koňským potahem.

Plyny prchavé. Málo prchavé bojové plyny, jsouce vssávány do karburátoru při tvoření výbušné směsi, mohou způsobiti nepravidelnosti při jejím tvoření a tím porušit stejnoměrnost práce motoru. Částičky prchavého plynu mohou se usazovati na svíčkách a tím porušiti jejich funkci; to se ovšem může státi jen tehdy, stojí-li vozidlo v prostoru plynem zamořeném se zastaveným motorem, neboť je-li motor v činnosti, zamezuje vzdušný proud vznikající pohybem chladicí vrtulky a prouděním nad motorovým blokem usazování plynových částiček na svíčkách. Nehledě k tomu, nutno máti kolem karburátoru systému nepropustný filtr, aby neutralisace bojového plynu byla co nejbezpečnější.

Vliv obojích plynů na živou sílu v motorových vozidlech je týž, jako na obyčejná nemotorisovaná vojska, a proto i opatření proti jejich účinku budou stejná. Výhoda však bude za pochodu na straně vojsk motorisovaných, poněvadž nejsou tak namáhána jako obyčejné pěší jednotky.

III.

Jest již v míru nutno postavit motorisované, mechanisované jednotky a RJ?

U mechanisovaných jednotek jest odpovědí na danou otázku prostá skutečnost jejich existence (jsou jednotky obrněných automobilů a útočné vozby) ve všech moderních armádách, protože již ve světové válce jich bylo použito a osvědčily se a poválečným technickým zdokonalením se staly výbornými útočnými prostředky.

Máme-li si dáti odpověď na otázku o nutnosti motorisovaných jednotek již v míru, třeba si uvědomiti, že mohou býti vlastně dvojí motorisované jednotky, a to:

dočasně motorisované a

stálé motorisované jednotky.

Postavit již v míru dočasně motorisované jednotky zdá se neohospodárným, poněvadž za války vzniknou v četných případech jako improvisace během bojových akcí. A poněvadž ve válce se s nimi zcela určitě setkáme, bylo by třeba v míru alespoň reglementovati jejich organizaci. Reglementací je myšleno přesné stanovení, co bude naloženo na motorových vozidlech a co se bude přesunovati po vlastní nápravě nebo pěšky, jakož i způsob jich použití v boji, jak to učinilo Německo v předpise „Použití automobilního transportu pro boj“, a Francie v příslušných statích Polního řádu z roku 1929.

Považují to i u nás za nutné pro výcvik štábů a velitelů.

Stálé motorisované jednotky pěchoty by musily míti ovšem terénní vozidla, aby se mohly pohybovati mimo cesty. Liší se od obyčejných pěších jednotek a od pěších jednotek převážených na automobilech a od dočasně motorisovaných jak organizací, tak i vlastní taktikou.

Výhody i nevýhody motorisovaných jednotek byly v předchozích statích dostatečně zdůrazněny. Postavit je již v míru bude nutné, jestliže uznáme nutnost organisovati RJ. Z dalších statí uvidíme, že motorisované jednotky pěchoty (o dělostřelectvu nemluvíme, neboť to jest otázka sama pro sebe) jsou v některých velkých armádách organisovány jako jednotky stálé, tedy ne jenom k účelům zkušebním nebo výcvikovým.

Rychlé jednotky.

Řekl jsem, že rychlé jednotky slučují v sobě všechny dobré vlastnosti mechanisovaných i motorisovaných jednotek a že jsou výborným rychlým prvkem v rukou vyššího velení.

Může jíti buď o malou nebo o velkou RJ.

Postavení malých RJ. — přezvědných oddílů vyšších jednotek — dá se již v míru uskutečniti bez zvláštních potíží finančních při zisku značné výhody záležející v dokonalém mírovém výcviku mužstva i velitelů a štábů pro úkoly, jež takové RJ. ve válce případnou.

Podíváme-li se na naši divisi, vidíme, že velitel divise disponuje DPO., který nelze nazvati moderním, i kdyby kromě jezdeckta mohl míti

cyklistickou jednotku a kdyby byl i někdy zesílen obrněnými automobily. Letectvo pracující pro divisi nemůže dodati ty zprávy, které potřebuje velitel divise (sílu a složení nepřítele), a nemůže je dodávati nepřetržitě, poněvadž ho nebude nikdy tolik, aby mohlo pracovati nepřetržitě. Pěší průzkum je velmi pomalý a proti pohyblivému průzkumu nepřítele disponujícího značným počtem obrněných automobilů, rychlých tanků (tančíků), motorisovanou pěchotou a motorisovaným dělostřelectvem jest úplně bez moci. Jaký by byl osud nynějšího DPO. při střetnutí s takovým nepř. průzkumem, netřeba široce líčiti a velitel divise by mohl zůstatí beze zpráv o nepříteli.

Malá R.J. jako převážný oddíl divise by byla nejen orgánem průzkumu, ale i dosti silnou pohyblivou jednotkou, které by mohl velitel divise výhodně použítí v různých situacích, kdy během operace nutno z jakýchkoli důvodů mít na určitém místě rychle nějaké síly (k protiútoku, k využití úspěchu a k pronásledování, při ústupu atd.).

Velké R.J. jsou jednotkami strategickými a byly by disposičními jednotkami HVOA., které by jich použilo samo nebo přidělilo podle povahy operací některým armádám v poli.

Z toho, co bylo řečeno o použití R.J. v předchozích statích, myslím, že není pochyby o nutnosti též velké R.J. jako disposičního prostředku HVOA. nebo velitele armády, a proto považuji za nutné organisovati a postavití ji již v míru. Uskutečnění toho závisí ovšem na finančních možnostech armády, neboť taková velká R.J. je zajisté drahá. Nejsou-li tyto finanční možnosti, bylo by jistě na prospěch, kdyby již v míru byla vypracována organisace takové jednotky a předpisy pro její použití, aby důstojnický sbor znal taktiku takové jednotky a znal způsoby, jak takovým jednotkám čeliti. K účelům pokusným a výcvikovým bylo by podle mého názoru dobře postavití alespoň jednu výcvikovou R.J. větší. Je na bíle dni, že by R.J., ať malá nebo velká, musila míti motorisovány ostatní zbraně, jako dělostřelectvo, ženijní a telegrafní vojsko, speciální jednotky a služby. Způsob, jak by se dalo v míru připravití postavení R.J. v případě války, vyplyne z dalšího pojednání o způsobu, jak je řešena tato otázka v některých armádách cizích.

IV.

Dosavadní způsob řešení motorisace pěchoty v cizích armádách.

Zmíním se o motorisaci pěchoty obšírněji, protože je to problém nejtěžší a velmi akutní, a to o tom, jakými způsoby se motorisace pěchoty uskutečňuje nebo jaké pokusy jsou v tomto oboru činěny v některých cizích armádách.

1. Francie.

Motorisace se prováděla do poslední doby dvojím způsobem:

a) Od r. 1928 byly organicky vřaděny do tří jezdeckých divisi t. zv. „pluky vedených dragounů“ (Dragons portés), a to po jednom do každé. Tyto pluky mají však v míru jen po jednom praporu. Pluky vedených dragounů jsou ve skutečnosti stálou motorisovanou pěchotou, t. j. mají organicky a stále přidělena motorová vozidla, která jsou polopásového typu, se značnou schopností pohybu v terénu a mají tedy značnou manévrovací schopnost mimo cesty. Na pochodu a při manévrování v terénu až do okamžiku, kdy se pěchota musí vyložití z vozidel, pracují podle

taktiky jezdeckva, potom podle bojových zásad obyčejné pěchoty. Vykládány jsou tehdy, když postup na motorových vozidlech není více možný pro palbu nepř. dělostřelectva nebo jiných nepř. zbraní.

Úkolem „pluku vezených dragounů“ byla výpomoc jezdecké divisi v její bojové činnosti a záležel:

v obsazení a udržení vzdáleného prostoru až do příchodu hlavních sil jezdecké divise,

v upoutání nepřítele k zajištění jeho obchvatu údernou skupinou jezdecké divise,

ve zvětšení palebné síly jezdeckva na takových částech fronty, které toho zvláště vyžadovaly, jako v obraně, v průlomu slabě organisované posice, k otevření cesty jezdeckvu a p.

b) Od roku 1930 počali se ve Francii dívati na použití „pluků vezených dragounů“ poněkud jinak. Na manévrech byly jim přidávány: oddíl OA., eskadrona cyklistů nebo motocyklistů, motorisované (vezené na automobilech) dělostřelectvo a někdy i rota malých tanků.

Takové motorisované jednotce, kterou lze směle nazvati RJ., byly dávány samostatné úkoly, jako zvědy, protiútoky atd.

Vedle tohoto způsobu motorisace pěchoty zařazené do svazků jezdeckých divisi, je ve Francii rozšířen názor, že je nutno zařaditi motorisovanou pěchotu do organisace sboru a divise (zvláště do divisních přezvědňných oddílů) a do organisace speciálních skupin vyšších jednotek, jimž budou svěřeny speciální úkoly.

Francouzští vojenští odborníci v otázkách motorisace a mechanisace armády nesouhlasí úplně s radikálními názory vojenských odborníků anglických, co se týká jejich řešení, hlavně z důvodů finančních, avšak jsou s nimi zajedno v tom, že je nutno dáti armádě, hlavně pěchotě, k usnadnění jejich těžkých úkolů co možná nejvíce mechanických dopravních a bojových prostředků.

2. Anglie.

Motorisace pěchoty v anglické armádě se jeví v tom, že byla u pěchoty zavedena obrněná kulometná vozidla na pásech typu Carden-Lloyd; tím se dosáhne urychlení a ulehčení přesunu těžkých kulometů z jednoho palebného postavení do druhého. Dále se motorisace u pěchoty projevuje v motorisaci praporečnického a plukovního dělostřelectva, které se dopravuje pomocí pásových traktorů Carden-Lloyd a Vickers. Traktory táhnou děla postavená na pásových podvozcích. Konečně se projevuje motorisace pěchoty též v motorisaci bojového trénu.

Hlavní část lidí takové motorisované pěchoty se převládá zatím autobusy, avšak zamýšlí se zavésti pro dopravu osob poloobrněné šestikolové terénní automobily, vedle nichž se zkoušejí pro dopravu pěchoty osmikolová terénní auta.

Tak se snaží Angličané při motorisaci pěchoty především o zvýšení její taktické pohyblivosti zajištěním nepřetržitě palebné podpory pěchoty rychlým přesunem těžkých kulometů a těžkých zbraní pěchoty z jednoho palebného postavení do druhého a motorisací bojového trénu, což umožňuje pěchotě zvětšiti její rychlost postupu.

3. Spojené státy severoamerické.

V americké armádě se rozhodli motorisovati za účely zkušebními jeden pěší pluk. Jeho charakteristickými zvláštnostmi jsou:

úplné odstranění koní při dopravě jak velitelů, tak i materiálu,

motorisovaný plukovní transport, který veze:

a) náklad dřívějšího bojového a zásobovacího trénu, zálohu řidičů motorových vozidel, mechaniků a techniků,

b) náklad kulometných a muničních dvoukolek kulometné roty a veškeren její personál,

c) děla a dvoukolky s bojovými zásobami roty, praporu, plukovního a praporečnického dělostřelectva a příslušný personál,

d) plukovní a praporeční spojovací čety,

e) osoby plukovního a praporečnického štábů a štábních rot,

f) veškerý výstroj střelců, kterého v boji nutně nepotřebují.

Pěší rotu a ostatní jednotky pluku se přesunují pěšky, nedostali-li pluk motorisované transportní prostředky od vyššího velitelství. Kromě toho se zkouší v americké armádě doprava 75 mm děla na automobilech s předpokladem jeho zařazení do motorisovaných jednotek.

Záleží tedy motorisace americké pěchoty zatím hlavně v motorisaci kulometných rot, veškerého trénu pěchoty a všech jejích palebných prostředků a v odlehčení pěšákovi tím, že se jeho výstroj, kterého nejméně k boji potřebuje, veze na automobilech.

Bude-li taková motorisace provedena ve větší části pěchoty, bude lze její převoz na motorových vozidlech, jimiž disponuje vyšší velení, snadno provést, resp. přeměnění jich na úplně motorisované jednotky bude provedeno bez zvláštních potíží. Bude to vyžadovati jen přidělení motorových vozidel pro pěší rotu a pro některé plukovní jednotky.

Bojové prostředky na pochodu neodstanou od pěchoty převážené na automobilech; po vyložení pěších rot a po odsunu motorových vozidel, která je převezla, dostává pěchota ihned svou normální pohyblivost a zajištění.

Štáb praporu / štábní rota/	Kulometná rota	Četa prap.-děl.	Dopravní četa praporu		
			Družstvo zásob. trénu	Družstvo bojového trénu	Štáb dopravní čety
leh. automobil vel. praporu	leh. automobil vel. kul. roty	motocykl s přív. vozíkem	tři 1 1/2 t.autom. pro tři pěší roty	1 1/2 t.autom. s přívěsnou kuchyní pro štáb prap., št. rotu a četu prap.-děl.	leh.autom. a vel. doprav. čety
leh.autom.prap. štábu a pro průzkum	1 1/2 t.autom. štábu roty	1 1/2 t.autom. na 75 mm dělo	1 1/2 t.autom. pro kulomet. rotu	1.5 t.autom. s přív. kuchyní pro 3 pěší roty	1 1/2 t.autom. dílenaký vůz
tři 1 1/2 t.automobilů pro prap. spoj. četu	1.5 t.autom. štábu 1. čety	dva 1.5 t.autom. na 75 mm dělo	1.5 t.autom. pro št. prap., štáb. rotu a četu prap.-děl.	1.5 t.autom. s přívěsnou kuchyní pro kul. rotu	těžký nákl. autom. s benzin. cisternou
0.75 t.automobilů pro spoj. četu	čtyři 1.5 t.automobilů pro 4 kul.druž. 1. čety	dva 1.5 t.autom. na 75 mm minomety		1.5 t.autom. pro prap.-děl.	1.5 t.autom. pro všeob. účely
dva motocykly s přív. vozíky pro spoj. četu	čtyři 1.5 t.automobilů pro 4 kul.druž. 2. čety	dva 1.5 t.autom. na střelivo	dva 1.5 t.automobilů s vodou pro prapor.	tři 1.5 t.automobilů na dopravu výstroje střelců	1.5 t.automobil s přív. vozíkem vel. dopr. druž. a techn. pomocníka
	dva motocykly s přív. vozíky pro dva velitele čety				motocykl s přív. vozíkem na drobné opravy a řízení eskalace.
	motocykl s přív. voz. pro 1. důst. a spojení				

Organisace motorových vozidel pěšího praporu v motorisovaném americkém pěším pluku je patrná z uvedené tabulky.

4. Německo.

Organisovat a zřizovat stálé motorisované bojové jednotky je Německu zakázáno mírovými smlouvami. Tím je zbaveno možnosti prověřiti zkouškami správnost jednoho nebo druhého způsobu motorisace, zato však teoreticky pracuje velmi intensivně v tomto oboru, využívajíc vlastních zkušeností získaných ve světové válce a zkušeností získaných v poválečné době v jiných armádách.

Německý předpis „Použití automobilního transportu pro boj“ předvídá pro válku tyto jednotky, využívající automobilního transportu:

a) „Rychlá vojska“, neboli vojskové jednotky na automobilech: pěší prapory (t. zv. myslivecké prapory), minometné roty, kulometné čety, dělostřelecké oddíly, ženijní roty na automobilech.

Tyto jednotky budou dočasně motorisované a motorová vozidla budou se jim přidělovati na delší dobu, nejméně na periodu celé jedné operace.

b) „Převoz vojsk na automobilech“.

Zvláštností německých automobilních jednotek je to, že jsou do nich zařaděna stálá bojová kulometná motorová vozidla, jejichž úkolem jest obrana automobilní kolony na pochodu a obrana automobilního parku po vyložení pěchoty jak proti nepříteli ve vzduchu, tak i proti nepříteli pozemnímu. Kromě toho se přidává automobilní koloně k účelům průzkumným a k zajištění za pochodu četa obrněných vozidel na prapor pěchoty. — Vozidla mající za úkol chránit automobilní kolonu za pochodu pohybují se přískoky podél kolony. Všechny prostředky jak pro transport, tak i bojová vozidla jsou podřízena veliteli automobilního vojska divise, který je pomocníkem velitele kolony převážené jednotky.

Dá se předpokládati, že německá „rychlá vojska“ jsou vlastně stálými motorisovanými jednotkami. A je velmi zajímavé, že Němci počítají pro „rychlá vojska“ s průměrnou hodinovou rychlostí 10—15 km, kdežto u vojsk převážených jako automobilní transport je stanovena rychlost 8 km/1 hod. — Pokud jde o vojska převážená na automobilech, jeví se velmi zajímavým především názor Němců, že je nutno převézt jen minimálně nutný počet koní pro děla a pro bojový trén, kdežto ostatní koně se mají přesunouti pochodem. — Naproti tomu předvídají Němci přesun vozů trénu zavěšením jich k automobilům; tím chtějí pravděpodobně zvětšiti bojovou schopnost převážených jednotek. I když uvážíme, že Němci počítají pro automobilní převoz jednotek s hodinovou rychlostí 8 km, bude mít tento způsob, který jinak značně zkracuje dobu vyložení převážené jednotky, i při menších přesunech za následek značné poškození a často i zničení povozů přivěšených k nákladním automobilům.

Teoretické práce německých vojenských autorů mají na mysli využitkování stálých motorisovaných jednotek mnohem větších, než jak předvídá předpis „Použití automobilního transportu pro boj“, který se omezuje na prapor. Někteří z nich považují ve svých teoretických studiích za nutné, aby armáda měla celé motorisované divise; při tom zařadí do pěších pluků takové divise rotu až prapor malých tanků a do pěších praporů četu obrněných automobilů a kromě toho někdy ještě i tančíky.

Je pochopitelné, že tato myšlenka je pokračováním a rozšířením myšlenky „rychlých praporů na automobilech“, naznačené uvedeným předpisem. Tak docházejí Němci k řešení otázky a utvoření nejen motorisovaných, ale i rychlých jednotek.

5. Sovětská armáda.

Od roku 1930 je motorisace armády vůbec značně propagována a uskutečňována. Tak byla nejdříve organisována pokusná mechanisovaná brigáda, složená z motorisovaného praporu pěchoty, z praporu útočné vozby, z motorisovaného oddílu dělostřelectva, z motorisované ženijní rotý a z motorisované spojovací rotý. Kromě toho disponuje sovětská armáda nyní třemi motorisovanými prapory pěchoty. Motorisace trénuje je v stadiu zkoušek.

(Příště dále.)

Podplukovník gšt. — s k ý:

Odzbrojovací konference roku 1932.

I.

1. Odzbrojení „jednostranné“ a „všeobecné“.

Odzbrojování má tak starou historii jako lidstvo samo. Vždy existoval útočník a vždy obránce, odzbrojen byl vždy ten, kdo byl poraženým, třebaže ne vždy vítěz byl v právu a ne každý poražený byl původcem konfliktu. Je pochopitelné, že vítěz pomýšlel na udržení získané moci, poražený na odvetu — tak, jako to bylo vždy v přirozenosti lidské, a tak, jak to trvá doposud; proto nemělo takové odzbrojování velkého trvání a znovu vedlo ke sporům a k válkám. Bylo to odzbrojování *jednostranné*, postihující jen přemoženého, který ne vždy byl zbaven soudobé výzbroje a síly válečné, ale obvykle byl postižen *hospodářsky* a *finančně*, aby neměl možnost se vzchopit k získání toho, co ztratil. Tak tomu bylo odjakživa.

S vývojem techniky a civilisace rostly možnosti útoku a obrany, finanční náklady se zvětšovaly, země, národové a státy závodily ve zbrojení a v dokonalosti výzbroje, jen aby nebyly mezi přemoženými.

Koncem XIX. století toto závodění ve zbrojení dosáhlo takového stupně, že se našli jedinci, kteří viděli, k jakému nebezpečí se lidstvo přibližuje a snažili se je odstranit, ne však již odzbrojením *jednostranným*, nýbrž jakýmsi odzbrojením *všech*. R. 1899 schází se v Haagu mírová konference na popud ruského cara, která má *zmenšením finančních výdajů všech států* zmenšiti nebezpečí budoucího konfliktu. Bohužel výsledek této první odzbrojovací konference, přijatý jednomyslně všemi přítomnými zástupci asi třiceti států, obsahoval jen jednu větu, doporučující „*snížení vojenských výdajů všech států k zvětšení hmotného i mravního blahobytu lidstva.*“ Lze říci, že touto konferencí začíná vlastně teprve historie současných odzbrojovacích snah, které se mají vztahovati stejným dílem na všechny.

Toto „doporučení“ nepomohlo světu proto, že nebylo nikým dodržováno, ani státy, které je podepsaly a tím schválily. Všude se zbrojilo stej-